Der Gepäckschein

nach der

Neuen Eisenbahnverkehrsordnung

vom 23. Dezember 1908.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

bei der Juristischen Fakultät der Universität Leipzig

eingereicht von

Walter Baumgarten,

Referendar in Dresden,

zur Zeit bei der Kgl. Generaldirektion der Sächs. Staatseisenbahnen.

ACAD. LAND. BAT. BIBL.

Dresden.

Buchdruckerei Paul Schlesier.

1911.

Meinen Eltern!

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

§ 1. Einleitung 1
§ 2. Quellenübersicht 3

Erster Abschnitt.

Vorerörterungen.

1. Der Gepäckschein.

§ 3. Die Fälle der Verwendbarkeit des Gepäckscheins 5
§ 4. Form und Inhalt des Gepäckscheins 7

2. Die Voraussetzungen für die Ausstellung des Gepäckscheins.

§ 5. Das Reisegepäck 10
§ 6. Der Reisegepäckbeförderungsvertrag 12

Zweiter Abschnitt.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

§ 7. Allgemeines 17
§ 8. **1. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Entstehung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage** 19
2. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Verwertung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage
a) für die Geltendmachung der Rechte
§ 9. Der Gepäckschein als Beweisurkunde 20
§ 10. Der Gepäckschein als hinkendes Inhaberpapier 21
§ 11. b) Die Bedeutung des Gepäckscheins für die Uebertragung der Rechte 31

Literatur-Verzeichnis.

Brunner, Die Wertpapiere. In W. Endemanns Handbuch des Handels-, Wechsel- und Seerechts Bd. 2 S. 140 ff. Leipzig 1882.

W. Coermann, Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung Berlin 1901.

Cosack, Lehrbuch des deutschen bürgerlichen Rechts. Bd. 2. 4. Auflage. Jena 1904.

Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts. 7. Aufl. Stuttgart 1910.

Eger, Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. 3. Aufl. Berlin 1910.

W. Endemann, Das deutsche Handelsrecht. 4. Aufl. Leipzig 1887.

W. Endemann, Das Recht der Eisenbahnen. Leipzig 1886.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen, herausgegeben von den Mitgliedern des Gerichtshofes. Leipzig.

Epstein, Das neue österreichische Eisenbahnbetriebsreglement. Brünn 1872.

Fick, Die schweizerischen Rechts-Einheitsbestrebungen, insbesondere auf dem Gebiete des Eisenbahnrechts. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht. Beilageheft zu Bd. 19. Erlangen 1874.

W. Fuchs, Die Karten und Marken des täglichen Verkehrs. Wien 1881.

Gareis, Das deutsche Handelsrecht. 8. Aufl. Berlin 1909.

Gaupp-Stein, Die Civilprozeßordnung für das Deutsche Reich. Kommentar. 8. und 9. Aufl. 1908. Tübingen. 2. Band.

Goldschmidt, System des Handelsrechts. 4. Aufl. Stuttgart 1892.

Gumprecht, Die rechtliche Natur des Gepäckscheins. Dissertation. Borna-Leipzig 1904.

Hertzer, Handkommentar der Eisenbahnverkehrsordnung 1902.

Jacobi, Die Wertpapiere im bürgerlichen Recht des Deutschen Reiches. Jena 1901.

Kittel, Die deutsche Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908. Handausgabe mit Erläuterungen. Leipzig 1910.

Koch, Deutschlands Eisenbahnen. Marburg 1860.

C. Koehne, Grundriß des Eisenbahnrechts. Berlin 1906.

Kohler, Lehrbuch des Bürgerl. Rechts, Bd. 2. Berlin 1906.

Kuntze, Die Lehre von den Inhaberpapieren. Leipzig 1857.

Lehmann-Ring, Das Handelsgesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2. Berlin 1901.

von der Leyen, Die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892. In Goldschmidts Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. 41 S. 501 ff. Stuttgart 1893.

Makower, Handelsgesetzbuch mit Kommentar. Bd. 1. Teil 2, Buch 3 (Handelsgeschäfte). 12. Aufl. Berlin 1904.

Oertmann, Kommentar des Bürgerl. Gesetzbuchs, Schuldverhältnisse 3./4. Aufl. Berlin 1910.

Planck, Bürgerliches Gesetzbuch. Bd. 2. 3. Aufl. Berlin 1907.

Protokolle der Kommission für die zweite Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuchs, bearbeitet von Achilles, Spahn und Gebhard. Bd. 2.

RGR. Kommentar der Reichsgerichtsräte. Nürnberg und Leipzig 1910.

Schott, Das Transportgeschäft. In W. Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, Wechsel- und Seerechts Bd. 3 S. 284 ff. Leipzig 1885.

Staub, Kommentar zum Handelsgesetzbuch. Bd. 2. 8. Aufl. Berlin 1907.

Staudinger, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch für das Deutsche Reich. Bd. 2. München und Berlin 1910.

Struckmann-Koch, Die Zivilprozeßordnung für das Deutsche Reich. Bd. 2, 8. Aufl. Berlin 1901.

Thöl, Das Handelsrecht. Bd. 1. 6. Aufl. Leipzig 1879. Bd. 3: Das Transportgewerbe. Leipzig 1880.

Wehrmann, Das Eisenbahnfrachtgeschäft. Stuttgart 1880.

Im Folgenden sind die Werke nur nach dem Namen der Autoren zitiert. Bei Cosack's Lehrbuch des Handelsrechts und Endemann's Deutschem Handelsrecht wird die Bezeichnung des Werks noch hinzugefügt.

§ 1.

Einleitung.

Das Verkehrsleben der zivilisierten Völker zeigt eine von Jahrzehnt zu Jahrzehnt sich steigernde Mannigfaltigkeit seiner Erscheinungsformen und diese beständig wachsende Fülle der verschiedenen Arten geschäftlicher Beziehungen, sowie die daraus folgende Kompliziertheit des Verkehrs im Allgemeinen bedingen wiederum eine größtmögliche Einfachheit bei der Abwickelung der Geschäfte im Einzelnen, eine Schlichtheit und Knappheit, die jedem Beteiligten eine sichere und — woran vor allem der modernen Zeit wesentlich gelegen ist — zugleich die denkbar rascheste Durchführung des Geschäftes gewährleisten soll. Ein außerordentlich wichtiges Werkzeug, dessen sich der Verkehr in seinem Streben nach Vereinfachung bedient — vor allem beim massenhaften Abschluß gleichartiger Geschäfte —, ist das Papier, die Urkunde in der allerverschiedenartigsten Form. Die Urkunde ist das Banner des zeitsparenden, geldwirtschaftlichen Zeitalters. Denn sie ermöglicht die Abkürzung und Vereinfachung einer umständlichen Beweisführung, die in dem modernen Getriebe unsagbar hemmend wirken müßte und deshalb vielfach schlechterdings undenkbar ist. Es leuchtet ein, daß sich die Anwendung der Urkunde, deren Herstellungskosten ja so beispiellos geringe sind, um so rentabler stellt und deshalb umso häufiger eintreten wird, je geringwertiger, rein wirtschaftlich betrachtet, das Rechtsgeschäft ist, bei dem sie verwendet wird (Beförderung auf der Straßenbahn; Garderobeaufbewahrung und dergl.). Da aber naturgemäß derartige Rechtsgeschäfte selten, zum Teil niemals den Gegenstand richterlicher Entscheidung bilden, und zufolge des Satzes „minima non curat praetor" auch im Gesetz nicht jedes von ihnen eine besondere, eingehende Regelung erfahren hat, so ist es nicht verwunderlich, daß ihre juristische Würdigung, die eben in der Hauptsache der Theorie überlassen blieb, sehr oft eine schwierige, zumeist bestrittene ist. Und dieses Los, das die genannten Rechtsvorgänge trifft, teilen aus den gleichen Gründen gewöhnlich auch die bei ihnen vorkommenden Urkunden.

In der Hast unseres Verkehrslebens liegt auch weiter begründet, daß die Bedürfnisse und damit zu gleicher Zeit auch die Natur solcher Rechtsvorgänge rasch wechseln. Die Theorie, in deren Bestreben es liegt, klare, fest umrissene Begriffsgebiete zu schaffen, muß deshalb hier doppelt vorsichtig sein, daß sie nicht die Gestaltungen des Verkehrs falsch beurteilt und um das Scheinergebnis endgiltig erreichter Abgrenzung innere Unwahrheit eintauscht. Es ist beispielsweise leicht denkbar[1], daß eine Urkunde, die ursprünglich lediglich dazu geschaffen wurde, um neben der umständlicheren auch noch eine vereinfachte Form des Rechtsnachweises oder der Rechtsverwertung zu ermöglichen, vom Verkehrsbedürfnis allmählich höher bewertet und schließlich zur alleinigen Trägerin des Rechtes in der Weise umgebildet wird, daß sie ausschließlich den Nachweis oder die Verwertung des Rechtes gewährleistet; das Legitimationspapier wird zum Inhaberpapier. Gerade diese beiden Urkundenarten werden uns aber im Laufe unserer Abhandlung vorzüglich interessieren.

Eine Gruppe von Urkunden hat nun — meiner Annahme nach auch im Wege solcher Entwickelung — schon einen bedeutsamen Schritt über das Gebiet der eigentlichen Legitimationspapiere hinaus und in das Lager der Inhaberpapiere hineingetan[2], sodaß sich die Feststellung, zu welcher der beiden Arten sie eigentlich gehören, sehr schwierig gestaltet, wenn man nicht vorzieht, ihretwegen eine neue Gattung einzuführen. Zu dieser besonderen Art von Papieren gehört u. A. auch der Gepäckschein; er soll den Gegenstand dieser Abhandlung bilden.

Daß die Feststellung seiner rechtlichen Natur nach der eben gekennzeichneten Richtung nicht nur von theoretischem Werte ist, sondern eine sehr handgreiflich praktische Bedeutung gewinnen kann, wird gegen Schluß der Abhandlung dargetan werden.

* * *

[1] Eine solche Wandlung erwähnt Kuntze S. 518: „Bei der Stellung der Lotterielose auf Inhaber mag anfangs der Legitimationsgesichtspunkt vorgeherrscht haben; heutzutage waltet der Obligationscharakter in ihnen vor."

[2] Worin dieser Schritt besteht, wird des Näheren erst unten in § 10 zu zeigen sein. An dieser Stelle sei es nur kurz angedeutet: Der Schuldner ist bei den gedachten Legitimationspapieren dem Papierpräsentanten gegenüber zur Leistung beinahe verpflichtet, insofern er nur auf eigene Gefahr dessen Berechtigung bestreiten darf. (Jacobi S. 369).

§ 2.

Quellenübersicht.

Alsbald nach der Entstehung der ersten deutschen Eisenbahnen in den 30er und 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts machte sich das Bedürfnis geltend, für die infolge des immer steigenden Verkehrs außerordentlich zahlreichen Beförderungsverträge einheitliche Grundsätze aufzustellen, in denen die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Eisenbahnen und des Publikums geregelt wurden. Um diesem Bedürfnisse gerecht zu werden, veröffentlichten die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen sog. Betriebsreglements. Diese Spezialbestimmungen waren aber weder Rechtsnormen, noch auch Vertragsofferten, sondern lediglich öffentlich erklärte Vertragsbedingungen[3] und stellten sich als Aufforderung an das Publikum zur Vertragsofferte[4] dar. In der Folge wurden diese Reglements, nachdem sich die einzelnen Eisenbahnverwaltungen zu größeren Verbänden zusammengeschlossen hatten (besonders bedeutsam der im Juni 1847 gegründete „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen"), von diesen Verbänden herausgegeben und dadurch wurde eine größere Einheitlichkeit erreicht. Die weitere Ausgestaltung dieser Reglements wurde sehr wesentlich durch die Herausgabe des Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs vom Jahre 1861 beeinflußt. Denn dieses Gesetzbuch brachte Vorschriften über das „Frachtgeschäft überhaupt" sowie über das „Frachtgeschäft der Eisenbahnen insbesondere" und beschränkte darin die bisherige Vertragsfreiheit der Eisenbahnen. Wenn auch nunmehr die Reglements nur noch insoweit Geltung behielten, als ihre Vorschriften dem zwingenden Rechte des HGB nicht zuwiderliefen, so blieb doch ihr Charakter als freiwillig von den Bahnverwaltungen oder Verbänden abgegebene, jederzeit abänderbare Erklärungen über die Vertragsmodalitäten bestehen. Hier schaffte erst das vom Bundesrat auf Grund von Art. 45 der Verfassung des norddeutschen Bundes bez. des Reiches erlassene Betriebsreglement (vom 10. Juni 1870 BGBl. 419 bez. vom 22. Dezember 1871 RGBl. 474) Wandel,

---

[3] Eger S. 60, Endemann S. 411 und 518, Schott S. 468. Natürlich nicht „Bedingungen" im üblichen, zivilrechtlichen Sinne des Wortes (BGB. §§ 158 ff).

[4] Eger S. 60, Endemann S. 518, a. M. Schott S. 468.

insofern es unmittelbar von allen deutschen Eisenbahnen[5] Befolgung verlangte. Nachdem dieses Reichsreglement im Jahre 1874 eine neue Bearbeitung erfahren hatte, erschien es nach dem Zustandekommen des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr erneut durchgesehen und abgeändert als „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands" mit Giltigkeit vom 1. Januar 1893. Die Rechtsnatur dieser Verkehrsordnung blieb noch die einer Verwaltungsvorschrift. Erst das neue HGB. vom 10. Mai 1897 erhob die Verkehrsordnung zum zwingenden Recht, indem es ihre Vorschriften neben den eigenen für anwendbar (§ 454) und die mit der Verkehrsordnung in Widerspruch stehenden Vereinbarungen für nichtig erklärte (§ 471). Der Inhalt der Verkehrsordnung war fortan Gesetz. Im Laufe der Jahre erfuhr sie dann mehrfache Abänderungen, bis sich, veranlaßt durch die rastlose Weiterentwicklung des Güterverkehrs, durch verschiedentliche Veränderungen der Verkehrsbedürfnisse, u. A. auch durch ein zweites Zusatzübereinkommen zum Berner Uebereinkommen vom 19. September 1906, eine umfassende Neubearbeitung erforderlich machte. Diese neue Eisenbahnverkehrsordnung ist durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. Dezember 1908 mit Giltigkeit vom 1. April 1909 ab veröffentlicht worden.

Außer der Eisenbahnverkehrsordnung, welche die für die Reisegepäckbeförderung maßgebenden Bestimmungen hauptsächlich und die auf den Gepäckschein bezüglichen Gesetzesvorschriften allein enthält, sind noch die von der Generalkonferenz der Eisenbahnverwaltungen erlassenen, den Charakter von bloßen Verwaltungsvorschriften tragenden „Allgemeinen Zusatzbestimmungen" und „Allgemeinen Abfertigungsvorschriften" zu erwähnen, die zur Ergänzung der Eisenbahnverkehrsordnung dienen sollen und für ganz Deutschland Geltung haben. Endlich sei noch auf die daneben und nur für den Bereich der einzelnen Bahnverwaltungen bestehenden sog. „Besonderen Zusatzbestimmungen" hingewiesen.

Bemerkenswert ist, daß sich die in der neuen Eisenbahnverkehrsordnung getroffenen Aenderungen zum Teil gerade auf die Reisegepäckbeförderung bez. unmittelbar auf den Gepäckschein be-

---

[5] Für Bayern, das ausgenommen war, wurde es mit Geltung vom 1. Januar 1872 besonders eingeführt.

ziehen (im Einzelnen siehe unten § 3, § 5, § 6c, § 9) und diese Tatsache rechtfertigt eine neuerliche wissenschaftliche Behandlung des Gepäckscheins.

Erster Abschnitt.

Vorerörterungen.

1. Der Gepäckschein.

§ 3.

Die Fälle der Verwendbarkeit des Gepäckscheins.

Ursprünglich, d. h. nach den Bestimmungen der älteren Reglements wurde der Gepäckschein nur in einem Falle verwendet: der Reisende, der sein Gepäck der Eisenbahn zur Beförderung im Gepäckwagen übergab, erhielt ihn und mußte ihn wieder vorzeigen und aushändigen, wenn er das Gepäck zurückerstattet haben wollte.

Die Verkehrsordnung vom 15. November 1892 gesellte diesem Haupt- und Regelfalle der Anwendung des Gepäckscheins noch einen zweiten besonderen Fall hinzu, indem sie in ihrem § 39 bestimmte, daß der Transport von Gütern, welche sich zur Beförderung im Packwagen eigneten, auch wenn sie nicht als Reisegepäck zur Aufgabe gelangten, sog. Expreßgut, auf besonderem Beförderungsschein oder auf Gepäckschein zulässig sei.

Diese neue Vorschrift war für den Gepäckschein insofern von wesentlicher Bedeutung, als im § 40 der Verkehrsordnung neben der Möglichkeit, daß der Gepäckschein bei der Abfertigung des Expreßgutes dem Absender ausgehändigt wurde und die Auslieferung des Gutes gegen Rückgabe des Scheins erfolgte, auch noch der Fall zugelassen war, daß der Gepäckschein auf Verlangen der Sendung beigegeben wurde. Damit erhielt aber der Gepäckschein einen ganz besonderen, einen frachtbriefähnlichen Charakter.

Späterhin wurde diese Vorschrift, obwohl sie rechtlich noch weiter fortbestand, tatsächlich dadurch ausgeschaltet, daß durch den

vierten Nachtrag zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften vom 1. Juni 1904 ab an die Stelle des bisherigen § 18 dieser Vorschriften, der für die Beförderung von Expreßgut neben der Ausgabe von besonderen Beförderungsscheinen auch eine solche von Gepäckscheinen vorsah, ein neuer § 18a trat, nach dessen Ziffer 1 die Abfertigung von Expreßgut nur mehr auf Eisenbahnpaketadresse zu erfolgen hatte.

Erst mit der neuen Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 wurde endlich der zwiespältige Zustand einer zwar noch rechtlich, aber tatsächlich nicht mehr gegebenen Anwendungsmöglichkeit des Gepäckscheins beseitigt. Sie erwähnt den Gepäckschein nur noch bei der Reisegepäckabfertigung, während sie hinsichtlich der Expreßgutbeförderung in Abs. 5 ihres § 40 festsetzt, daß die Annahme des (Expreß-) Gutes in einer von der Versandbahn zu bestimmenden Form zu bescheinigen sei, und in Ziffer 2 der Allgemeinen Ausführungsbestimmungen ist nun bestimmt, daß das Expreßgut auf Eisenbahnpaketadresse abzufertigen ist.

Die Verwendung des Gepäckscheins ist also wieder auf ihren ursprünglichen, eingangs erwähnten Hauptfall beschränkt worden. Von Bedeutung ist hierbei, daß der Gepäckschein damit auch den fremdartigen, frachtbriefähnlichen Charakterzug wieder abgestreift und die Eindeutigkeit seines Wesens in dieser Richtung wieder gewonnen hat.

Der Vollständigkeit halber mag schließlich noch erwähnt werden, daß der Gepäckschein nicht bei der Beförderung von Gepäck schlechthin, sondern nur bei der Abfertigung des im Packwagen zu befördernden, des sog. Reisegepäcks verwendet wird, also nicht für das Gepäck ausgegeben wird, das der Reisende in die Personenwagen mitnimmt (sog. Handgepäck). Dies war im § 28 der alten Verkehrsordnung ausdrücklich gesagt. In der neuen Eisenbahnverkehrsordnung ist diese Bestimmung als selbstverständlich[6] weggelassen.

[6] Der Gepäckschein ist, wie später näher ausgeführt werden wird, ein Empfangsschein; es soll durch seine Ausgabe der Empfang des zu befördernden Gegenstandes bestätigt und der Auflieferer zum Rückempfang legitimiert werden. Das Handgepäck gelangt nun aber gar nicht in den Gewahrsam der Eisenbahn, es bleibt vielmehr in dem des Reisenden, weshalb in solchem Falle eine Gepäckscheinausgabe sinnwidrig wäre (Gareis S. 476, Schott S. 529).

§ 4.

Form und Inhalt des Gepäckscheins.

In der Eisenbahnverkehrsordnung sind über Form und Inhalt des Gepäckscheins keine Bestimmungen enthalten. Diese finden sich vielmehr in § 17, § 23 und § 24 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften.

Der § 17 handelt vom gewöhnlichen Gepäckschein. Da heißt es in Absatz 3: „Der Gepäckschein besteht aus vier Abschnitten: Stamm, Schein, Packmeisterkarte und Beklebezettel. Der Stamm bleibt in der Gepäckabfertigung zurück, den Schein erhält der Reisende als Ausweis, die Karte wird dem Packmeister als Begleitzettel mitgegeben, die Beklebezettel dienen zur Bezeichnung der Gepäckstücke." Der zweite dieser vier Abschnitte, der dem Reisenden als Ausweis dient, der Gepäckschein im engeren Sinne ist hier für uns allein von Wichtigkeit; er ist auch gemeint, wenn im Folgenden schlechthin von „Gepäckschein" gesprochen wird. Er wird nach dem folgenden Muster 14 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften angefertigt.

Datum	Name der Eisenbahnverwaltung.	Gewicht	Fracht und Frachtzuschlag M.	Pf
	Gepäckschein Nr.			
	über ..... Stück, auf ..... Fahrkarten			
Zug Nr.	von			
	nach			
	über			
	M. Interesse an der Lieferung.			

Auf der Rückseite sind drei Sätze gedruckt, von denen jedoch nur der mittlere für diese Abhandlung bedeutsam ist. Er lautet: „Gegen Rückgabe dieses Scheins wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert."

Nach der Zusatzbestimmung VI Abs. 2 und 4 für die Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen[7] zu § 17 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften werden, soweit die Zugführer von Vollspurbahnen, die nicht Bahnverwaltereien unterstehen, zur Abfertigung von Reisegepäck befugt sind, d. i. für den Verkehr zwischen denjenigen Stationen derselben Betriebslinie, wo keine Gepäckabfertigung besteht, sowie für den Verkehr innerhalb der Nebenbahnen (Schmalspurbahnen) Gepäckscheine nach dem folgenden Muster XI verwendet:

(Gepäckschein)

Siehe Rückseite!

10

den ..... Zug Nr. .....

von ..... nach .....

..... kg ..... Fahrkarte

..... St. ..... M.

Rückseite des Gepäckscheines:

Gepäck ist auf der Bestimmungsstation sofort am Zuge abzunehmen.

Der § 24 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften handelt von der Mitnahme unabgefertigten Gepäcks gemäß § 32 Abs. 6 EVO.[8] und von dem dabei zu benutzenden vorläufigen Gepäck-

[7] Die Zusatzbestimmungen gelten nur für den Bereich der Sächsischen Staatseisenbahnen und sind erlassen worden mit Gültigkeit vom 1. April 1909 auf Grund des Absatzes 2 der Vorbemerkungen zu den Allgemeinen Abfertigungsvorschriften, in welchem den einzelnen, dem deutschen Eisenbahnverkehrsverbande angehörenden Verwaltungen der Erlaß von Zusatzbestimmungen zugestanden ist (vgl. auch oben § 2).

[8] Hiervon wird des Näheren noch unten im § 6 gehandelt werden.

schein. Er gleicht dem Muster 14 des gewöhnlichen Gepäckscheins, nur fehlen bei ihm die Rubriken „Gewicht" und „Fracht und Frachtzuschlag" und statt der Angabe „..... ℳ Interesse an der Lieferung" trägt er in großem roten Druck das Wort „Unabgefertigt". Der auf seiner Rückseite gedruckte, für uns allein wichtige Satz lautet: „Gegen Rückgabe dieses Scheins und Zahlung der etwaigen Fracht wird das umseitig bezeichnete Gepäck ausgeliefert."

Der § 23 der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften endlich handelt von der vereinfachten Gepäckabfertigung und dem dabei zu verwendenden vereinfachten Gepäckschein. Sein Muster 15 ist folgendes:

Gepäckschein ..... Stück.

12
Weimar
nach
Bebra
0,50 Mk.

1 bis 25 kg

Das vereinfachte Gepäckabfertigungsverfahren greift nach Bestimmung der Abgangsverwaltung neben dem gewöhnlichen Verfahren in verkehrsreichen Stationsverbindungen Platz. Seine Anwendung ist auf ganz bestimmt geartete Fälle beschränkt, was jedoch hier nicht weiter von Belang ist.

Aus der Verschiedenartigkeit der Form des Gepäckscheins lassen sich Folgerungen herleiten, die bei der Frage nach seiner rechtlichen Natur von Wichtigkeit werden. Darauf wird jedoch erst an späterer Stelle noch näher einzugehen sein[9].

[9] vergl. unten § 10.

2. Die Voraussetzungen für die Ausstellung des Gepäckscheins.

§ 5.

Das Reisegepäck.

Wie im § 465 des HGB., so war auch in der alten Verkehrsordnung unterschieden zwischen Reisegepäck, das zur Beförderung aufgegeben ist, und Reisegepäck, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist. Zu dem Letzteren gehörte vornehmlich das Handgepäck (vergl. den Hinweis auf § 28 in § 34 Abs. 6 der alten VO.). Die neue Eisenbahnverkehrsordnung kennt in ihrem Sprachgebrauche diesen Unterschied nicht mehr. Sie redet nur noch von „Reisegepäck" schlechthin und stellt es in Gegensatz zum Handgepäck[10], für das, wie bereits oben am Schlusse des § 3 erwähnt, ein Gepäckschein nicht ausgegeben wird und dessen Begriff infolgedessen hier nicht weiter interessiert. Die neue Eisenbahnverkehrsordnung hat den Unterschied zwischen zur Beförderung aufgegebenem und nicht aufgegebenem Reisegepäck bewußt und ausdrücklich fallen gelassen[11], weil sie, wie sich aus dem Absatz 1 ihres § 30 (Begriff des Reisegepäcks) deutlich ergibt[12], die Eigenschaft des Gepäcks, daß es zur Beförderung aufgegeben ist, zu einem Begriffsmerkmal des Reisegepäcks gemacht hat.

Des Weiteren gehört zu dem Begriffe des Reisegepäcks, daß es von einem Reisenden aufgegebenes Gepäck ist, d. h. der Auflieferer muß eine Person sein, die selbst mit der Eisenbahn die gleiche Strecke fährt, die das Gepäck befördert werden soll.

Die beiden eben erwähnten Wesensmerkmale sind feststehende.

Außerdem ist der Begriff des Reisegepäcks noch nach einer Richtung hin negativ fest begrenzt: Nach Absatz 4 des erwähnten § 30 dürfen nämlich die laut § 54 von der Beförderung als Frachtgut ausgeschlossenen und die im § 29 aufgeführten, von der

---

[10] Die Eisenbahnverkehrsordnung verwendet einen besonderen IV. Abschnitt auf das Reisegepäck, während das Handgepäck im III. Abschnitt (Beförderung von Personen) mitbehandelt wird.

[11] Irrig Eger S. 114 und 142; Gareis S. 495.

[12] Absatz 1 des § 30 lautet: „Der Reisende kann Gegenstände, deren er zur Reise bedarf, zur Beförderung als Reisegepäck aufgeben."

Mitnahme ausgeschlossenen Gegenstände nicht als Reisegepäck aufgegeben werden.

Schließlich stellt die Eisenbahnverkehrsordnung in Absatz 1 und 2 ihres § 30 als letztes Erfordernis für die Reisegepäckeigenschaft von Gegenständen auf, daß es solche seien, deren der Reisende zur Reise bedarf, und die durch ihre Verpackung (in Koffer, Reisekörbe, Reisetaschen, Hutschachteln, handliche Kisten oder dergl.) als Reisegepäck kenntlich seien. Allein mit Rücksicht auf das praktische Bedürfnis ist diese Regel durchbrochen und damit der Begriff des Reisegepäcks in dieser Richtung ein ziemlich unbestimmter geworden. Denn in Absatz 3 und 5 des § 30 ist es dem Tarif überlassen, zu bestimmen, ob und unter welchen Bedingungen Gegenstände, die nicht zum Reisebedarf zu rechnen sind, sowie Tiere und Fahrzeuge und ferner die im § 54 Abs. 2B Ziffer 1 genannten (d. s. Wert-) Gegenstände als Reisegepäck angenommen werden, und der Tarif hat nun zur Annahme als Reisegepäck zugelassen: Fahr- und Rollstühle von Kranken, Kinderwagen, Musikinstrumente, Geräte von Artisten und Schaustellern, Meßinstrumente, Fahrräder, Handschlitten, Schneeschuhe, dann Warenproben (Muster), Marktwaren und Hausiererwaren, kleine Tiere und endlich unter bestimmten Bedingungen auch Wertgegenstände.

Aus alledem ist ersichtlich, daß der Begriff des Reisegepäcks kein nach allen Seiten scharf umrissener ist, sondern in mancher Hinsicht einen ziemlich weiten Spielraum gewährt. Immerhin ist zu beachten, daß der Begriff, wie eingangs erwähnt, gerade nach den zwei Seiten genau bestimmt ist, die in unserer Abhandlung von Bedeutung sind, daß nämlich das „Reisegepäck" zur Beförderung aufgegebenes sein muß und zwar von einem Reisenden. So dürfen wir also den Begriff im Rahmen unserer Abhandlung unbedenklich ohne jedesmalige nähere Erläuterung als einen genügend bestimmten verwenden.

§ 6.

Der Reisegepäckbeförderungsvertrag.

a) Seine Abgrenzung gegen den einfachen Gütertransportvertrag. Jedem von der Eisenbahn bewirkten Gütertransport, dem des Handgepäcks sowohl wie dem des Reisegepäcks[13], liegt ein selbständiger, wenn auch unter Umständen an einen Personentransportvertrag sich anlehnender Güterbeförderungsvertrag zu Grunde. Nur muß man dabei zwischen einfachem Gütertransportvertrag und zwischen Frachtvertrag unterscheiden[14]. Der Inhalt des einfachen Gütertransportvertrags besteht nämlich (wie es beim Handgepäck der Fall ist) in der Beförderung der Sachen von Ort zu Ort, *ohne* daß sie dabei in den Gewahrsam des Beförderers kommen, während das Wesen des Frachtvertrags in der Beförderung *und* gleichzeitigen Verwahrung durch den Beförderer liegt (so beim Reisegepäck).

Damit ist meines Erachtens auch die Lösung der alten Streitfrage gegeben, ob hinsichtlich des Handgepäcks ein besonderer Transportvertrag abgeschlossen werde oder nicht. Die Fragestellung ist eine falsche; es kann sich nur darum handeln, ob ein Frachtvertrag vorliege und das verneinen (nach dem oben Ausgeführten mit Recht) Lehmann-Ring II S. 311, Staub S. 1928, Schott S. 520, Hertzer S. 38 und Makower S. 1400, während Coermann S. 37 ebenfalls richtig das Vorhandensein eines „Transport"-Vertrags annimmt. Dagegen ist sowohl die Ansicht von Thöl S. 198 und von Eger S. 107 irrig, es liege ein Frachtvertrag vor, wie die Endemanns S. 680, über die Beförderung des Handgepäcks werde kein Vertrag abgeschlossen.

Denn daß die Bahn bezüglich des Handgepäcks einen Transportvertrag abschließt, ergibt sich, wie Coermann mit Recht S. 37 betont, schon daraus, daß sie bestimmt, was als Handgepäck mitgenommen werden darf (§ 28 EVO.).

[13] Auch für den Transport sonstiger Güter gilt das im folgenden Gesagte; im Rahmen dieser Abhandlung interessieren aber lediglich die angeführten beiden Arten.

[14] Dies hat bereits Schott S. 286 getan; er hat aber die Konsequenzen nicht scharf genug erkannt, denn er gibt zwar das Vorhandensein eines Transportvertrages beim unexpediert mitgenommenen Gepäck zu (s. S. 520), bestreitet das aber beim Handgepäck (s. S. 461).

b) Der Reisegepäckbeförderungsvertrag ein Frachtvertrag. Da die Eisenbahn beim Reisegepäck, seinem Wesen entsprechend, neben der Beförderung auch seine Verwahrung übernimmt, so stellt sich der über seine Beförderung abgeschlossene Vertrag nach dem im vorhergehenden Abschnitt Gesagten als Frachtvertrag und damit regelmäßig als Werkvertrag (locatio conductio operis) dar[15]. Die Besonderheit dieses Frachtvertrags spricht sich darin aus, daß Frachtführer die Eisenbahn und Reisegepäck der Gegenstand der Beförderung ist. Zufolge seiner Eigenschaft als Frachtvertrag leiden auf den Reisegepäckbeförderungsvertrag zunächst die Vorschriften des 7. Abschnitts im dritten Buch des HGB. Anwendung und dann gemäß § 454 HGB. die §§ 425—452 HGB. insoweit, als nicht in diesem 7. Abschnitt des HGB. oder in der Eisenbahnverkehrsordnung ein Anderes bestimmt ist. Das ist nun u. A. in einem für uns sehr wesentlichen Punkte der Fall: bei der Abfertigung des Reisegepäcks wird kein Frachtbrief ausgestellt, der Reisende erhält vielmehr nach § 32 Abs. 5 EVO., wie bereits oben in § 3 erwähnt wurde, einen Gepäckschein ausgehändigt.

In seiner Eigenschaft als Frachtvertrag wird der Reisegepäckbeförderungsvertrag mangels besonderer Vorschriften[16] auch von der Streitfrage berührt, ob die Entgeltlichkeit ein notwendiges Begriffsmerkmal des Frachtvertrags bildet oder nicht. Dies wird von Eger (S. 261), von Wehrmann (S. 28) und von Schott (S. 296) bejaht, von dem Letzteren mit der Einschränkung, daß das Entgelt nicht gerade in Geld zu bestehen brauche, auch das in Geld bestehende Entgelt nicht gerade in einer besonders festgesetzten Summe, es könne vielmehr auch in einer anderen Summe enthalten sein (so beim Freigepäck im Fahrkartenpreise[17]). Dagegen wird die Frage verneint von Staub (S. 1850), von Lehmann-Ring (S. 312) und von Makower (S. 1396) und meines Erachtens mit Recht. Denn wenn auch im § 425 HGB. für das Frachtgeschäft u. A. die Gewerbsmäßigkeit des Betriebs als Begriffsmerkmal aufgestellt ist und zur Gewerbs-

---

[15] vergl. Fick S. 126, Wehrmann S. 27 und 124, Endemann S. 455, Eger S. 114.

[16] § 32 Absatz 4 EVO. gibt nur den Zeitpunkt der Gepäckfrachtentrichtung an.

[17] Diese Auffassung versagt aber bei dem auf Freifahrtausweise gewährten Freigepäck. Liegt da etwa kein Frachtvertrag vor?

mäßigkeit die Absicht gehört, Gewinn zu erzielen, so gilt dies eben nur für den Betrieb als Ganzes und es kann nicht daraus gefolgert werden, daß das einzelne Geschäft stets entgeltlich sein müsse (vergl. Staub S. 1850). Diese Auffassung, auf den Reisegepäckbeförderungsvertrag angewendet, wird auch den für ihn bestehenden tatsächlichen Verhältnissen völlig gerecht. Es wird nämlich für die Beförderung des Reisegepäcks in der Regel die Entrichtung einer Fracht gefordert und die Gewährung von Freigepäck auf Freifahrtausweise bildet den seltneren Ausnahmefall. Nicht zu befreunden vermag ich mich hierbei mit der Folgerung, die Lehmann-Ring S. 312 zieht: im Falle unentgeltlicher Beförderung liege kein Werkvertrag, vielmehr nur ein Auftragsverhältnis vor. Denn damit, daß der Unternehmer aus irgend welchen Gründen auf die Zahlung des (an sich hier nach dem Tarif feststehenden) Entgeltes verzichtet, will er noch nicht auf die anderen aus dem Werkvertrage für den Besteller sich ergebenden Verpflichtungen, z. B. die der Abnahme, verzichten und etwa, wie dies beim Auftrag der Fall wäre, wesentlich einseitig als Beauftragter verpflichtet sein.

Wie schon zu Eingang dieses Paragraphen kurz erwähnt wurde, vollzieht sich der Reisegepäckbeförderungsvertrag stets in Verbindung mit einem anderen, nämlich dem Vertrage, den der Reisende über die Beförderung seiner Person mit der Eisenbahn abschließt. Damit steht die gemäß § 32 Abs. 1 Satz 3 der EVO.[18] in § 19 Nr. 1c der Allgemeinen Abfertigungsvorschriften ausnahmsweise gegebene Möglichkeit, Reisegepäck auch *ohne Vorlage von Fahrkarten* zu den (allerdings teureren) Sätzen des Expreßguttarifs abzufertigen, nicht in Widerspruch, denn die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften sprechen auch in diesem Falle vom „Reisenden" und nicht etwa nur vom „Auflieferer", sie nehmen also auch in solchem Falle den Abschluß eines Personenbeförderungsvertrags stillschweigend als gegeben an, nur wird nicht gefordert, daß er zeitlich dem Reisegepäckbeförderungsvertrag voraufgehen muß. Im Zusammenhang ist hier noch besonders darauf hinzuweisen, daß, wenn auch der Reisegepäckbeförderungsvertrag stets in Verbindung mit einem Personenbeförderungsvertrag sich vollzieht, er neben diesem letzteren

[18] Satz 3 lautet: „Der Tarif muß einheitlich bestimmen, ob bei der Auflieferung des Gepäcks die Fahrkarte vorzuzeigen ist".

doch eine bedeutende Selbständigkeit besitzt. Sie zeigt sich vor allem darin, daß, wenn die Eisenbahnverwaltung infolge eines in der äußeren Persönlichkeit des Reisenden begründeten Umstandes, z. B. Trunkenheit oder Krankheit, vom Personenbeförderungsvertrage gemäß § 11 EVO. zurücktritt, sie nicht notwendig zu gleicher Zeit auch vom Gepäckbeförderungsvertrage zurückzutreten braucht[19]. Es ist ihr vielmehr nach Abs. 6 des § 32 in Verb. mit § 34 Abs. 4 EVO. unverwehrt, um gegebenenfalls in der regelmäßigen Expedition keine Störung eintreten zu lassen, trotz Rücktritts vom Personenbeförderungsvertrage, den Gepäckbeförderungsvertrag zu erfüllen und das bereits aufgegebene Gepäck, statt es auf der Aufgabestation zurückzuerstatten oder auf einer Zwischenstation herauszugeben, erst auf der Bestimmungsstation wieder auszuliefern.

Daß, wie bei dem gewöhnlichen Frachtvertrage der Verpflichtung zur Beförderung des Gutes die zu seiner Auslieferung an den Empfänger als notwendige Folge entspricht, so auch beim Reisegepäckbeförderungsvertrag die Eisenbahnverwaltung nach erfolgtem Transport das Gut auf der Bestimmungsstation[20] auszuhändigen verpflichtet ist, sei hier nur der Vollständigkeit halber ausdrücklich erwähnt. Die nicht ganz einfache Frage, wem das Gut auszuhändigen ist, muß hier noch zurückgestellt werden und findet ihre Beantwortung erst bei der Erörterung über die rechtliche Natur des Gepäckscheins[21].

c) Der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags. Es liegt an sich nahe, in der Aushändigung des Gepäckscheins an den Reisenden den Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags zu erblicken. Diese Meinung ist auch verschiedentlich vertreten worden, so von Epstein S. 17, Goldschmidt S. 231, Reichsgericht E. in St. S. Bd. 35 S. 223, scheinbar auch von Endemann S. 683 und Schott S. 521[22]; sie findet aber nirgends im Gesetz eine

[19] vergl. Kittel S. 79 Note 4.

[20] Dies bildet die Regel. Nach § 34 Absatz 5 EVO. kann die Auslieferung aber auch auf der Aufgabe- oder einer Zwischenstation verlangt werden.

[21] vergl. unten § 10.

[22] Schott sagt etwas unklar: „Gegen Einlieferung des Gepäcks erhält der Reisende einen Gepäckschein. Damit ist das Frachtgeschäft perfekt geworden. Deshalb ist der Gepäckschein Beweisurkunde über den Abschluß desselben."

Stütze (auch in der alten VO. nicht) und ist deshalb als unbegründet zu verwerfen[23] [24]. Hiervon abgesehen war aber zur Zeit der Geltung der alten Verkehrsordnung weiterhin noch streitig, ob der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags an eine Form gebunden sei, insoweit der Vertrag durch die Annahme des Gepäcks zur Beförderung als abgeschlossen angesehen wurde, oder nicht. Die letztere Annahme mußte zu der Feststellung führen, daß der Reisegepäckbeförderungsvertrag ein Consensualvertrag und kein Formal-, nämlich Realvertrag sei. Diese Streitfrage hat aber mit der Einführung der neuen Eisenbahnverkehrsordnung ihre Erledigung gefunden. Vorher mußte mangels besonderer Vorschrift der Verkehrsordnung die Frage nach den für den gewöhnlichen Frachtvertrag geltenden Grundsätzen entschieden werden, da, wie oben unter b ausgeführt wurde, der Reisegepäckbeförderungsvertrag diesen Grundsätzen unterliegt, soweit die Eisenbahnverkehrsordnung nichts Abweichendes bestimmt. Und für den gewöhnlichen Frachtvertrag steht im allgemeinen[25] die Ansicht, daß er Consensual- und nicht Realvertrag sei, fest. Die neue, besondere Vorschrift, die den Reisegepäckbeförderungsvertrag insoweit den für den gewöhnlichen Frachtvertrag geltenden Grundsätzen entzogen und eigene für ihn aufgestellt hat, ist in § 34 Abs. 6 der neuen EVO. enthalten. Hier ist von der bereits oben in § 4 Abs. 4 erwähnten Beförderung unabgefertigten Gepäcks die Rede. Diese erfolgt in dringenden Fällen ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung oder auch dann, wenn Gepäck auf Stationen ohne Gepäckabfertigung angenommen wird. Im Gegensatz zu der betreffenden Bestimmung der alten Verkehrsordnung[26] ist jetzt aus-

---

[23] Bei der Beförderung unabgefertigten Gepäcks liegt, wie weiter unten ausgeführt werden wird, ein Beförderungsvertrag abgeschlossen vor, ohne daß ein Gepäckschein ausgehändigt zu werden brauchte (vergl. Allgem. Abfertigungsvorschriften § 24 Ziffer 2).

[24] Falsch auch Koehne S. 95, der die Aushändigung des Gepäckscheins neben der Aufgabe des Gepäcks mit als Bedingung des Vertragsabschlusses bezeichnet.

[25] vergl. z. B. Eger S. 261, Endemann S. 535, Gareis S. 474, Lehmann-Ring Bd. 2 S. 314, Makower S. 1400, Schott S. 299, Wehrmann S. 28, Cosack Handelsrecht S. 430.

[26] § 32 Absätze 5 und 6 a. VO. lauteten: „Wird in dringenden Fällen Gepäck ausnahmsweise unter Vorbehalt späterer Abfertigung unabgefertigt

drücklich festgesetzt, daß das Gepäck mit dem Zeitpunkte der Annahme als zur Beförderung übernommen gilt, d. h. daß durch die Annahme sowohl die Beförderungs- wie die Haftpflicht der Eisenbahn entsteht. Da aber Beförderungs- und Haftpflicht erst durch den Abschluß des Beförderungsvertrags erzeugt werden können, so ist in der genannten Bestimmung zugleich mit ausgesprochen, daß der Abschluß des Vertrags in der Annahme des zu befördernden Gutes liegt. Indem also die Eisenbahnverkehrsordnung den Zeitpunkt des Abschlusses des Reisegepäckbeförderungsvertrags ausdrücklich festsetzt, entscheidet sie auch über die Natur dieses Vertrags und zwar in dem Sinne, daß er ein Formal-, und zwar ein Realvertrag ist.[27]

Die Frage, welche Bedeutung dem Gepäckschein, dessen Aushändigung (wie bereits eingangs erwähnt) den Vertragsabschluß nicht bedingt, nun eigentlich hinsichtlich dieses Vertragsabschlusses zukommt, ist in § 8 gesondert zu behandeln.

Zweiter Abschnitt.

Die rechtliche Natur des Gepäckscheins.

§ 7.

Allgemeines.

Nach zwei Richtungen hat sich die Untersuchung über die rechtliche Natur einer Urkunde, die bei einem Rechtsgeschäfte ausgestellt wird, zu erstrecken. Es ist die Bedeutung der Urkunde für die Entstehung und für die Verwertung des darin verbrieften Rechts zu untersuchen. Und entsprechend der Trennung des Begriffs „Verwertung des Rechts" in Geltendmachung und in Uebertragung des Rechts macht sich dann bei der Betrachtung in der zweiten angedeuteten Richtung eine nochmalige Teilung nötig.

---

zur Beförderung zugelassen, so wird es bis zum Zeitpunkte der Abfertigung als zum Transport aufgegeben nicht angesehen. Das Gleiche gilt für die Annahme von Reisegepäck auf Haltestellen ohne Gepäckabfertigung."

[27] vergl. Kittel S. 76 Note 4.

Es wird also zunächst von der Bedeutung des Gepäckscheins für die Entstehung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag zu handeln sein. Dabei ist aus einer schon am Schlusse des letzten Paragraphen gewonnenen Feststellung lediglich eine weitere Folgerung zu ziehen.

Zu der sodann zu erörternden Frage nach der Bedeutung des Gepäckscheins für die Verwertung und davon wieder zunächst für die Geltendmachung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage mag schon an dieser Stelle vorausbemerkt werden, daß dabei folgende Rechte in Betracht kommen: zunächst die beiden bereits erwähnten[28], ohne weiteres sich aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag ergebenden Rechte des Reisenden auf Beförderung seines Gepäcks und auf dessen Auslieferung; weiter das Recht der Eisenbahn auf Entrichtung der Gepäckfracht, das aber, wie schon oben ausgeführt wurde[29], nicht stets, sondern nur in der Regel vorhanden zu sein braucht; dann das Recht der Eisenbahn, den Zustand des Reisegepäcks bei seiner Auflieferung (insbesondere ob es unverpackt oder mangelhaft verpackt ist) festzustellen und sich so gegen eventuelle Schadenersatzansprüche zu sichern; ferner das Recht des Reisenden zur Angabe des Interesses an der Lieferung und endlich das Recht des Reisenden auf Feststellung des Zeitpunktes der geschehenen Abforderung des nicht rechtzeitig ausgelieferten Gepäcks.

Bei dieser Betrachtung wird sich zeigen, daß die Bedeutung des Gepäckscheins je nach dem in Frage kommenden Rechte eine verschieden geartete und verschieden große ist. Die bedeutsamste Rolle spielt der Gepäckschein für das Recht, dem er auch hauptsächlich seine Existenz verdankt, für das Recht auf Auslieferung des Gepäcks; für alle anderen Rechte ist seine Bedeutung eine untergeordnetere. Deshalb liegt der Kern seines Wesens und damit auch das Schwergewicht dieser Abhandlung in der Feststellung der Wirkung, die er bei der Geltendmachung des Rechts auf Gepäckauslieferung zeigt. Hierbei sei ausdrücklich nochmals auf die Tatsache hingewiesen, daß der Gepäckschein in erster Linie zufolge

---

[28] vergl. § 6b Absatz 4.
[29] vergl. § 6b Absatz 2.

des Bedürfnisses nach einem Ausweise für den zur Rückforderung des Gepäcks berechtigten Empfänger eingeführt worden ist.

Endlich wird noch festzustellen sein, welche Bedeutung der Gepäckschein für die Uebertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag hat.

---

§ 8.

1. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Entstehung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag.

Untersucht man die Urkunden, die beim Abschlusse eines Rechtsgeschäftes ausgestellt werden, auf die Stellung hin, die sie zu dem Rechtsbegründungsakte einnehmen, so ergeben sich zwei Gruppen. Bei der einen Gruppe kommen die Rechte erst durch die Ausstellung der Urkunde zur Entstehung; der Vollzug der Urkunde ist für den Abschluß des Rechtsgeschäftes unbedingt notwendig; ohne ihn kommt das Rechtsgeschäft überhaupt nicht zustande; er ist notwendiger Formalbestandteil des Rechtsbegründungsaktes. Bei der anderen Gruppe erfolgt der Vollzug der Urkunde im Anschluß an das bereits abgeschlossene Rechtsgeschäft; der Rechtsbegründungsakt ist von ihm völlig unabhängig und bedarf zu seiner Wirksamkeit nicht der Ausstellung der Urkunde; die Rechte entstehen auch ohne Urkundsakt; die Urkunde beweist nur, daß das Rechtsgeschäft zum Abschluß gelangt ist Die erstere Gruppe ist die der sog. konstitutiven oder dispositiven Urkunden, die letztere Gruppe ist die der sog. deklaratorischen oder Beweisurkunden[30].

Wie wir nun schon im § 6 unter c sahen, erfolgt der Abschluß des Reisegepäckbeförderungsvertrags durch die Annahme des Gepäcks und bedarf nicht der Ausstellung des Gepäckscheins zu seiner Wirksamkeit. Der Gepäckschein steht völlig außerhalb des Rechtsbegründungsaktes, wird im Anschluß an den bereits vollzogenen Vertrag ausgestellt und beweist lediglich dessen Zustandekommen. Dem Gepäckschein kommt somit hinsichtlich der Entstehung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag nicht der Charakter einer konstitutiven Urkunde zu, sondern der einer Beweisurkunde.

[30] vergl. hierzu Brunner S. 145 ff., Jacobi S. 2 ff., Gareis S. 602.

2. Der Gepäckschein in seiner Bedeutung für die Verwertung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag.

a. Für die Geltendmachung der Rechte.

§ 9.

Der Gepäckschein als Beweisurkunde.

Wie bereits im vorigen Paragraphen festgestellt wurde, kommt dem Gepäckschein eine beweisrechtliche Funktion hinsichtlich der Entstehung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrage zu. Diese Rechte wurden im § 7 Abs. 3 kurz aufgezählt. Aber auch für die Geltendmachung dieser Rechte hat der Gepäckschein eine beweisrechtliche Bedeutung und zwar folgende:

a. Er beweist zunächst, daß das Gepäck, über das er lautet, in den Gewahrsam der beförderungspflichtigen Eisenbahnverwaltung gekommen ist, und daß es mindestens[31] bis zu der in ihm angegebenen Station befördert werden muß.

b. Er beweist die von der Bahnverwaltung nur auf eigene Gefahr bestreitbare Berechtigung des Inhabers, die Auslieferung des Gepäcks zu verlangen (das Nähere hierzu siehe § 10).

c. Wird das Gepäck nicht rechtzeitig ausgeliefert, so kann der Reisende verlangen, daß ihm auf dem Gepäckschein Tag und Stunde der Abforderung bescheinigt werden (EVO. § 34 Abs 6). Der Gepäckschein beweist dann den Zeitpunkt der Abforderung und damit den Beginn der in § 36 Abs. 1 EVO. vorgesehenen, für die Verlusthaftung bedeutsamen Frist.

d. Die vom Reisenden etwa verlangte Angabe des Interesses an der Lieferung hat nach § 32 Abs. 5 EVO. nur dann eine rechtliche Wirkung, wenn die angegebene Summe im Gepäckschein (an der dafür vorgesehenen Stelle) vermerkt ist[32]. Dieser versieht also auch insoweit eine Beweisfunktion.

---

[31] Daß es in einem begrenzten Belieben des Reisenden steht, eine frühere Beendigung der Beförderung herbeizuführen, wurde schon oben in Anmerkung 20 erwähnt.

[32] Die von Thöl (S. 218) beanstandete frühere Fassung „von der Abfertigungsstelle vermerkt" (a. VO. § 34 Absatz 2) ist in der neuen EVO. in Wegfall gekommen.

e. Da die Gepäckfracht bei der Aufgabe (EVO. § 32 Abs. 4), also im Voraus zu entrichten ist und ihr Betrag im Gepäckschein vermerkt wird oder ist (vergl. die Muster in § 4), so stellt sich der dem Reisenden ausgehändigte Gepäckschein als Quittung im Sinne des § 368 BGB. dar. In der Hand des Reisenden beweist er, daß das Recht der Eisenbahn auf Zahlung der Gepäckfracht durch Erfüllung erloschen ist.

Außer diesen Fällen, in denen der Gepäckschein in erster Linie zu Gunsten des Reisenden Beweis erbringt, sind noch zwei weitere zu erwähnen, in denen seine Beweisfunktion sich zu Gunsten der Eisenbahnverwaltung äußert:

f. Gemäß EVO. § 31 Abs. 1 ist die Eisenbahn berechtigt, wenn sie unverpacktes oder mangelhaft verpacktes Gepäck zur Beförderung annimmt, diesen Zustand des Gepäcks im Gepäckschein zu vermerken. Diese Feststellung schafft dann Beweis dafür, daß der Zustand des Gepäcks tatsächlich so, wie im Gepäckschein angegeben, bei der Auflieferung war.

g. Befindet sich endlich der Gepäckschein wieder im Besitz der Eisenbahnverwaltung, so kann er zum Beweise dafür dienen, daß das in ihm bezeichnete Gepäck dem Reisenden wieder ausgehändigt worden ist.

---

§ 10.

Der Gepäckschein als hinkendes Inhaberpapier.

Es ist nunmehr die Bedeutung des Gepäckscheins für die Geltendmachung des Rechts des Reisenden auf Auslieferung des Gepäcks eingehender zu untersuchen; hier liegt der bestrittenste Teil seines Wesens. Da aber eine Untersuchung, die zu einem wirklich zuverlässigen, den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Ergebnis führen soll, nicht mit theoretischer Mutmaßung beginnen, sondern die theoretische Begründung der praktischen Anschauung folgen lassen muß, so wird die Betrachtung auch im vorliegenden Falle am zweckmäßigsten davon ausgehen, die Gesichtspunkte zu ermitteln, die zur Ausstellung des Gepäckscheins geführt haben, den bestimmenden Parteiwillen zu erforschen, natürlich besonders, soweit er im Gesetz Ausdruck und Gestalt gewonnen hat.

Der Wille sowohl der Eisenbahn wie der des Reisenden ist

darauf gerichtet, daß „Reisegepäck" eines „(mit dem Gepäck) Reisenden" befördert werden soll[33], d. h. nur Gegenstände, deren der Auflieferer zur Reise oder doch wenigstens (auch noch nach Beendigung der Beförderung) selbst zu eigener Verwendung bedarf. Es ist nicht beabsichtigt, durch die Beförderung des Gutes dessen Uebertragung an einen von der Person des Auflieferers verschiedenen Empfänger zu ermöglichen; die Reisegepäckbeförderung hat keinen negotiablen, vielmehr einen durchaus individuellen Charakter. Dies ist festzuhalten.

Die große Zahl der gegebenenfalls gleichzeitig abgeschlossenen Reisegepäckbeförderungsverträge, ferner die notwendige Verschiedenheit der das Gepäck zur Beförderung annehmenden von den es nach der Beförderung ausliefernden Beamten, sowie die daraus folgende Tatsache, daß die Eisenbahn den empfangsberechtigten Reisenden der Person nach nicht kennt, endlich die gerade im Eisenbahnverkehr so besonders erwünschte Schnelligkeit in der Abwickelung der Geschäfte, — alle diese Umstände bedingten die Einführung des Gepäckscheins. Der Reisende wollte einen Nachweis darüber besitzen, daß er das Gepäck der Eisenbahn übergeben hatte. Vor allem aber wollte sich die Eisenbahn durch den Gepäckschein eine Erleichterung schaffen; die ungeheure Geschäftslast, die ihr aus einer regelmäßig auf Grund sachlicher Beweisführung vorzunehmenden Prüfung der Empfangsberechtigung erwachsen würde, kann ihr schlechterdings nicht aufgebürdet werden. Sie händigt dem Reisenden über das von ihm aufgelieferte Gepäck einen Schein ein und will nun ohne weitere Legitimationsprüfung mit befreiender Wirkung an den Inhaber dieses Scheins leisten können, sie will berechtigt sein, jeden Inhaber dieses Scheins als ihren Gläubiger anzusehen[34]. Dieses zunächst freilich wesentlich zu Gunsten der Eisenbahn, also des Schuldners, geschaffene Verfahren kommt aber den Wünschen des reisenden Publikums außerordentlich gelegen. Denn jeder Reisende hat das größte Interesse daran, daß das Gepäck nach Beendigung der Beförderung ihm selbst oder seinem Beauftragten (Gepäckträger) rasch und ohne Schwierigkeit ausge-

[33] vergl. oben § 5 am Schlusse.

[34] EVO. § 34 Absatz 1 lautet: „Das Gepäck wird gegen Rückgabe des Gepäckscheins ausgeliefert. Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen."

liefert wird. Er nimmt die bei der Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt unserer Bahnbeamten übrigens nicht sehr große und zumeist nur auf ihn selbst, auf seine eigene Unachtsamkeit zurückzuführende Gefahr, daß das Gepäck einmal an einen unberechtigten Papierinhaber ausgehändigt wird, gern gegen den Vorteil in Kauf, daß er oder sein Beauftragter bei der Auslieferung nicht erst einen umständlichen Nachweis der Empfangsberechtigung zu führen braucht. Und diesen Vorteil soll das Publikum nach dem Parteiwillen nicht nur in der Regel, sondern stets genießen, die Eisenbahn soll nicht nur der für sie so umständlichen Legitimation enthoben sein, sondern auch eine solche Legitimation *nicht verlangen dürfen* — es sei denn auf ihre eigene Gefahr.

Eine Urkunde nun, bei deren Geltendmachung keine Prüfungs*pflicht* des Schuldners besteht, wie beim Gepäckschein, kann entweder ein Legitimationspapier oder ein Inhaberpapier sein, denn beiden Papierarten ist eine solche Leistungsbefugnis des Ausstellers ohne Legitimationsprüfung gemeinsam. Welcher der beiden Urkundenarten der Gepäckschein zuzurechnen ist, bildet die Streitfrage. Vor deren Entscheidung ist es aber erforderlich, die unterscheidenden Merkmale zwischen der Inhaber- und Legitimationsurkunde hervorzuheben, welch letztere auch, beiläufig bemerkt, entweder hinkendes Namenpapier oder hinkendes Inhaberpapier genannt wird, je nachdem sie die Form des einen oder des anderen Papiers äußerlich an sich trägt.

Der Aussteller der echten *Inhaber*urkunde will einer incerta persona, nämlich dem, der die Urkunde besitzen wird, leisten[35]. Er ist dem verfügungsberechtigten Inhaber der Inhaberurkunde als solchem zu leisten nicht nur berechtigt, sondern verpflichtet (§ 793 BGB.). Der Inhaber der Inhaberurkunde ist legitimiert zu *allen* Gläubigerrechten, insbesondere zur Klage im eigenen Namen[36]. Die Inhaberurkunde ist Trägerin des in ihr verbrieften Rechtes[37]; dieses kann nur durch Präsentation der Urkunde, beztl. ihres im Amortisationsverfahren gewonnenen Ersatzes, ausgeübt werden[38] und ist in der Regel auf eine fungible Leistung gerichtet[39].

[35] Brunner S. 162, Fuchs S. 19, Jacobi S. 31, Staudinger S. 1528.
[36] Planck S. 881.
[37] Fuchs S. 30, Kuntze S. 316, Oertmann S. 989.
[38] Cosack S. 330.
[39] Fuchs S. 29, Jacobi S. 367.

Der Aussteller der Inhaberurkunde will ein wenn auch nicht notwendig negotiables, so doch verkehrsfähiges Papier schaffen; insofern wird die Inhaberurkunde durch eine gewisse Zirkulationstendenz charakterisiert[40]. Das Recht aus der Inhaberurkunde erlischt, wie Fuchs Seite 32 bemerkt, blos durch Ablauf der Giltigkeitsdauer, Vernichtung oder Rückgabe des Papiers, nicht aber durch Tilgung der Forderung allein.

Wesentlich anders die Legitimationsurkunde! Der Aussteller der Legitimationsurkunde will an sich einer bestimmten Person leisten[41]. Er ist berechtigt, nicht auch verpflichtet, dem Inhaber der Legitimationsurkunde ohne Prüfung seiner Legitimation zu leisten (§ 808 BGB.). Der Inhaber der Legitimationsurkunde wird durch sie höchstens zur Empfangnahme der Leistung legitimiert, nicht aber zu anderen Gläubigerrechten, etwa zur Klage aus dem Papier. Die Legitimationsurkunde verkörpert nicht das Recht, über das sie ausgestellt ist[42]; sie bildet infolgedessen nicht das einzige, sondern nur das regelmäßige Legitimationsmittel für die Ausübung des Rechts[43]; dieses kann auch auf andere Weise als durch Präsentation der Urkunde bewiesen werden und ist stets auf eine einzelne, individuell bestimmte Leistung gerichtet[44]. Die Legitimationsurkunde ist aus dem Bedürfnisse nach Vereinfachung in der bei Ausübung des Rechts erforderlichen Beweisführung, nicht aus dem Bedürfnisse nach leichter Uebertragbarkeit des Rechts entstanden. Die Legitimationsurkunde hat also insoweit durchaus keinen negotiablen Charakter[45]. Endlich erlischt, wie Fuchs Seite 32 bemerkt, das Recht aus der Legitimationsurkunde durch den Untergang des Forderungsrechts, ganz unabhängig vom Schicksal des Papiers.

Unter diesen bei der eben erfolgten Gegenüberstellung gewonnenen einzelnen Gesichtspunkten wird nunmehr der Gepäckschein zu betrachten sein.

---

[40] Jacobi S. 372, Oertmann S. 1009; a. M. Brunner S. 206.
[41] Planck S. 884, Staudinger S. 1531.
[42] Fuchs S. 30, Oertmann S. 1010, BGB. d. Reichsgerichtsräte S. 620.
[43] Jacobi S. 369.
[44] Fuchs S. 29, Jacobi S. 367, Staudinger S. 1530.
[45] Oertmann S. 1011.

Tritt man in die Prüfung der Frage ein, ob der Aussteller des Gepäckscheins, die Eisenbahn, einer persona incerta oder certa leisten, d. h. das Reisegepäck ausliefern will, so gewinnt es zunächst den Anschein, als sei das Erstere der Fall, der Gepäckschein also insoweit Inhaberurkunde, denn der Absatz 2 des § 34 EVO. lautet: „Der Inhaber ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, . . .". Einen Schluß in dieser Richtung läßt zunächst auch die äußere Gestalt des Gepäckscheins zu. Am knappsten in der Form ist das oben in § 4 an letzter Stelle besprochene Muster 15. Es enthält außer einer Rubrik für die Anzahl der Gepäckstücke und einer vorgedruckten Höchstgewichtsangabe nur noch die Abgangs- und Bestimmungsstation, den Frachtbetrag und fortlaufende Nummerbezeichnung. Da dieses Muster aber ein echter Gepäckschein im Sinne der Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung ist, so können die in den anderen Mustern noch darüber enthaltenen Angaben für das Wesen des Gepäckscheins nicht bestimmend sein. Der Gepäckschein nennt also den Leistungsempfänger nicht, und wenn eine Urkunde keinerlei Andeutung oder Bezeichnung der leistungsempfangsberechtigten Person enthält, so deutet dies im allgemeinen auf eine Inhaberurkunde hin[46]. Tatsächlich haben sich denn auch eine Anzahl Schriftsteller durch die beiden gekennzeichneten Momente, Gesetzesvorschrift und Urkundenform, bestimmen lassen, den Gepäckschein als Inhaberurkunde anzusehen (Endemann S. 682 flgde., Goldschmidt S. 231, Hertzer S. 39, Thöl S. 113, Wehrmann S. 125). Diese Ansicht ist aber nicht zutreffend, denn wie oben ausgeführt wurde, hat der Reisegepäckbeförderungsvertrag einen durchaus individuell bestimmten Charakter; die Eisenbahn will einer ganz bestimmten Person gegenüber zur Leistung verpflichtet sein; dem Reisenden, der das Gepäck aufgeliefert hat, will sie es wieder ausliefern. Der Wille des Ausstellers aber, eine persona certa zu leisten, ist, wie wir sahen, kennzeichnend für die Legitimationsurkunde. Damit steht auch weder die Form des Gepäckscheins in Widerspruch, denn auch Legitimationsurkunden können den Leistungsempfänger ungenannt lassen, noch die oben angeführte Gesetzesvorschrift. Diese Letztere erhebt gar nicht den

[46] Brunner S. 198.

Anspruch, als juristisch begriffsbestimmende Gesetzesstelle, die den Gepäckschein zur Inhaberurkunde erklärte, angesehen zu werden, stellt sich vielmehr lediglich als eine im Ausdruck etwas ungenaue[47] Ordnungsvorschrift dar, die den frühesten Zeitpunkt der Gepäckabforderung angibt. Das erhellt klar und deutlich aus dem Zusammenhang. Sie lautet nämlich vollständig: „Der Inhaber ist berechtigt, auf der Bestimmungsstation die Auslieferung des Gepäcks an der Ausgabestelle zu verlangen, sobald nach Ankunft des Zuges, zu dem es aufgegeben war, die zur Bereitstellung und etwa zur zoll- oder steueramtlichen oder polizeilichen Abfertigung erforderliche Zeit abgelaufen ist. Müssen Fahrzeuge, die nicht im Packwagen verladen werden können, unterwegs auf einen anderen Zug übergehen, so kann ihre Weiterbeförderung erst mit dem nächsten Personenzug verlangt werden." Diese Vorschrift wäre auch gegenüber den im Folgenden noch näher darzulegenden durchschlagenden Gründen nicht imstande, allein dem Gepäckschein das Wesen einer Inhaberurkunde zu verleihen. Hierbei sei noch darauf hingewiesen, daß, wenn sie das täte, sie in Widerspruch zu einer zwingenden Vorschrift des Bürgerl. Gesetzbuchs stünde, insofern sie dem bloßen Inhaber der Inhaberurkunde als solchem die Berechtigung auf die Leistung zuspräche, während das Birgerl. Gesetzbuch in § 793 dieses Forderungsrecht aus der Inhaberurkunde nur dem verfügungsberechtigten Urkundeninhaber zuerkennt. Und dieser Widerspruch kann unmöglich im Sinne des Gesetzgebers gelegen haben.

Wir sahen weiter, daß der Aussteller einer Inhaberurkunde dem verfügungsberechtigten Inhaber als solchem zur Leistung in der Weise verpflichtet ist, daß dieser auf Leistung im eigenen Namen klagen darf, während der Aussteller einer Legitimationsurkunde sich nicht mit der Präsentation der Urkunde zu begnigen braucht, sondern anderweiten Nachweis des Rechts fordern kann, sodaß der Inhaber der Legitimationsurkunde gegebenenfalls zur Empfangsnahme der Leistung legitimiert erscheint, aber nie zur Klage im eigenen Namen. In § 34 Abs. 1 EVO. heißt es nun aber hinsichtlich des Gepäckscheins lediglich: „Die Eisenbahn ist nicht verpflichtet, die Berechtigung des Inhabers zu prüfen". Ganz

[47] Gumprecht S. 16, auch Goldschmidt S. 230.

willkürlich und durch nichts gerechtfertigt ist es, das „verpflichtet" durch ein „und nicht berechtigt" begrifflich zu ergänzen, wie es Hertzer S. 39 tut. Wenn die Absicht des Gesetzgebers dahin ging, der Eisenbahn das Legitimationsprüfungsrecht grundsätzlich abzusprechen, so mußte dies ausdrücklich gesagt werden. Der Parteiwille ist auch nicht darauf gerichtet, denn es ist selbstverständlich nicht der Wille des Reisenden, daß der von ihm beauftragte Gepäckträger, der den Gepäckschein inne hat und als Vertreter die Gepäckauslieferung verlangen soll, gegebenenfalls etwa die Forderung auf Auslieferung im eigenen Namen soll einklagen dürfen. Die Eisenbahn andererseits kann unmöglich wollen, daß sie dann dem Gepäckscheininhaber nicht einmal diejenigen Einwendungen entgegensetzen dürfte, die sich nur gegen den Vormann, d. h. den Reisenden, persönlich richten; diese Einwendungen wären ihr aber abgeschnitten, wenn der Gepäckschein Inhaberurkundeneigenschaft besäße[48]. An der Tatsache, daß also der Eisenbahn grundsätzlich ein Legitimationsprüfungsrecht zusteht, wird dadurch nichts geändert, daß sie es nur auf eigene Gefahr ausüben darf, eine Beschränkung, die aus dem schon oben Seite 23 festgestellten Parteiwillen zu entnehmen ist. Jacobi bemerkt S. 369 durchaus zutreffend, bei Marken, die für eine Leistung ausgegeben seien, welche auf rasche Erledigung dränge — und das ist, wie wir sahen, bei der Gepäckauslieferung der Fall —, sei regelmäßig anzunehmen, daß der Schuldner nur auf eigene Gefahr berechtigt sein solle, die Legitimation zu prüfen. Mit Rücksicht hierauf darf man bei derartigen Legitimationsurkunden wohl auch von einer Legitimationswirkung der Urkunde zu Gunsten des Inhabers, nicht nur des Schuldners, sprechen[49]. Festzuhalten ist aber dabei, daß diese Legitimationswirkung nicht für die Klage ausreicht, und dieses Moment bildet, soweit sich sonst auch die Legitimationsurkunde hier der Inhaberurkunde nähern mag,[50] die Grenze, welche beide scheidet.

---

[48] vgl. BGB. § 796; Fuchs S. 31, Oertmann S. 998, BGB. der Reichsgerichtsräte S. 614.

[49] Dies haben Kuntze S. 388 und 399 sowie Gumprecht S. 25 übersehen, wohl auch Brunner S. 152.

[50] Wegen dieser außerordentlichen Annäherung an das Inhaberpapier habe ich für die Paragraphenüberschrift auch statt des farbloseren Aus-

Ein weiterer Gesichtspunkt für die Unterscheidung zwischen Inhaberurkunde und Legitimationsurkunde war der, zu prüfen, welche Stellung jede der Urkunden bei der Ausübung des Forderungsrechts einnimmt, über das sie lautet. Eine Feststellung in dieser Richtung bringt zugleich auch die Entscheidung über die Zugehörigkeit oder Nichtzugehörigkeit der Urkunde zur Gruppe der Wertpapiere. Denn das Wertpapier ist nach der allgemein anerkannten Begriffsbestimmung Brunners (S. 147) eine Urkunde über ein Privatrecht, dessen Verwertung durch die Innehabung der Urkunde privatrechtlich bedingt ist, oder nach Jacobi (S. 23) ein Papier, dessen Innehabung zur Ausübung des in ihm verbrieften Rechts notwendig ist, d. h. eine Urkunde, die Rechtsträgerqualität besitzt. Die Inhaberurkunde, sahen wir, verkörpert das Recht, sodaß es nur durch ihre Präsentation ausgeübt werden kann, während die Legitimationsurkunde ein, aber nicht das einzige Mittel zur Ausübung des Rechts ist. Daß nun der Gepäckschein keine Rechtsträgerqualität hat und demzufolge weder Wertpapier noch Inhaberurkunde, vielmehr auch insoweit Legitimationsurkunde ist, ergibt sich zweifelsfrei aus der Vorschrift des § 34 Abs. 5 der EVO.: „Wird der Gepäckschein nicht beigebracht, so ist die Eisenbahn zur Auslieferung des Gepäcks nur verpflichtet, wenn die Empfangsberechtigung glaubhaft gemacht wird; auch kann Sicherheitsleistung verlangt werden." Hiernach hat eben der Reisende die Möglichkeit, sein Recht auf Auslieferung außer durch Präsentation des Scheins auch noch auf andere Weise nachzuweisen. Der Gepäckschein verkörpert nicht das Recht auf Auslieferung, auch ohne ihn kann es geltend gemacht werden. Dies hat seinen guten Grund und zwar ist dieser aus dem schon mehrfach betonten Wesen des Reisegepäcksbeförderungsvertrags als einem individuellen zu entnehmen. Die Gepäckauslieferung ist keine fungible Leistung, wie sie die Inhaberurkunden in der Regel verbriefen (man denke an Eisenbahnfahrkarten, Theaterbillets usf.), vielmehr eine ganz individuell bestimmte Leistung: Der Reisende will nicht Gepäck, sondern das ihm gehörige Gepäck, das sich von dem anderer Reisenden stets wesentlich unterscheidet, ausgeliefert erhalten. Bei Geschäften verschiedenen Vertragsinhalts kann es nun

druck „Legitimationspapier" den mehr darauf hindeutenden Ausdruck „hinkendes Inhaberpapier" gewählt.

der Aussteller riskieren, neben der Präsentation noch einen andern Rechtsnachweis zuzulassen, da eine zweimalige Gewährung der Leistung nicht in Frage kommen kann. (Wird dem Urkundeninhaber geleistet, so tritt zufolge der Legitimationswirkung der Urkunde zu Gunsten des Ausstellers dessen Befreiung ein; soll auf Grund anderweiten Rechtsnachweises geleistet werden, so ist der Aussteller infolge der Individualität des dem Leistungsanspruche zu Grunde liegenden Geschäfts unschwer in der Lage, die eventuelle Nichtberechtigung des die Leistung Fordernden zu erkennen und dann die Leistung zu verweigern). Bei Geschäften gleichen Vertragsinhalts dagegen muß der Aussteller, wenn er außer der Papierpräsentation noch einen anderweiten Rechtsnachweis zuläßt, gewärtigen, zweimal zu leisten. (Gesetzt er hätte auf Grund des anderweiten Rechtsnachweises bereits geleistet und ein unberechtigter Urkundeninhaber forderte dann unter Papierpräsentation die Leistung, so würde der Aussteller dessen Nichtberechtigung gar nicht erkennen, da die zu Grunde liegende Leistung nicht individuell geartet ist; er würde unbedenklich sich zum Schaden nochmals leisten).

Uebrigens spricht auch dieser Umstand, daß das im Gepäckschein verbriefte Auslieferungsrecht auf eine individuell bestimmte Leistung gerichtet ist, für die Legitimationsurkundenqualität des Gepäckscheins, denn, wie wir sahen, ist die Leistung bei der Legitimationsurkunde stets so geartet, während sie bei der Inhaberurkunde in der Regel eine fungible ist.

Was ferner den Gesichtspunkt anlangt, der für die Einführung des Gepäckscheins maßgebend war, so wurde bereits oben Seite 23 dargetan, daß damals der Parteiwille dahin ging, durch das gedachte Papier den Nachweis des Rechts auf Gepäckauslieferung zu vereinfachen; nicht aber war der Zweck, ein negotiables Papier zu schaffen; dem Gepäckschein fehlt völlig jedwede Zirkulationstendenz. Welchen Schluß auf sein Wesen diese Art seines Entstehungsgrundes einzig gestattet, ergibt sich unter Berücksichtigung der entsprechenden Feststellungen für die Inhaber- und die Legitimationsurkunde aus den Ausführungen oben Seite 23 und 24 ohne weiteres. Er ist eine Legitimationsurkunde und keine Inhaberurkunde.

Zu demselben Ergebnis gelangt man auch, wenn man endlich noch betrachtet, wodurch das Recht aus dem Gepäckschein zum

Erlöschen gebracht wird. Es erlischt, wie dies bei einer Legitimationsurkunde der Fall ist, durch Tilgung der Forderung, d. i. mit der Auslieferung des Gepäcks, ganz unabhängig vom Schicksal des Gepäckscheins. Dieser kann vernichtet sein, ohne daß deshalb auch die Forderung auf Gepäckauslieferung bereits mit untergegangen ist; die Forderung besteht unter Umständen noch und ist gemäß dem oben wörtlich angeführten Absatze 5 des § 34 EVO. realisierbar, obwohl der Gepäckschein nicht mehr existiert. Wäre der Gepäckschein Inhaberurkunde, so würde, wie oben Seite 24 dargelegt, einerseits seine Vernichtung auch das Erlöschen des Forderungsrechts zur Folge haben, d. h. bei Vernichtung des Gepäckscheins brauchte die Eisenbahn das Gepäck nicht mehr auszuliefern; andererseits würde das Recht aus dem Gepäckschein durch Tilgung der Forderung noch nicht allein erlöschen, d. h. es könnte auf Grund des vielleicht erst verloren gewesenen, dann wiedergefundenen Gepäckscheins trotz inzwischen bereits erfolgter Gepäckauslieferung nochmals eine solche gefordert werden, eine schlechthin undenkbare Folge.

Aus alledem erhellt nun mit zwingender Notwendigkeit, daß der Gepäckschein eine Legitimationsurkunde und keine Inhaberurkunde ist.[51]

Im Bürgerlichen Gesetzbuch sind die Legitimationsurkunden in § 808 behandelt. Da der Gepäckschein einen Gläubiger nicht nennt, das Bürgerliche Gesetzbuch aber in § 808 nur von Urkunden redet, in welchen der Gläubiger genannt ist, so entsteht die Frage, ob etwa trotzdem diese Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs auf den Gepäckschein Anwendung finden. Selbstverständlich könnten hierfür nur die Vorschriften des Abs. 1 des § 808 in Frage kommen, da der Abs. 2 sowieso durch die speziellen Vorschriften der Eisenbahnverkehrsordnung, insbesondere durch die des § 34 Abs. 5, ausgeschaltet würde. Ich möchte die Frage verneinen, wie es auch Planck S. 917 tut, entgegen der Ansicht von Oertmann S. 1010 und Gumprecht S. 30,[52] da der klare Wortlaut

[51] Dieser Ansicht sind auch Cosack S. 418, Ezer S. 136, Fick S. 132, Fuchs S. 25, Koch S. 104, Makower S. 1466, Planck S. 917, Staub S. 1855.

[52] Gumprecht's zur Begründung angeführte Behauptung, die in § 808 vorgeschriebene Benennung des Gläubigers sei rechtlich irrelevant, ist sehr gewagt.

des Gesetzes eine weitere Ausdehnung seiner Vorschrift zu verbieten scheint. Tatsächlich würde, auch wenn man den § 808 auf den Gepäckschein anwenden wollte, damit die Lösung der anderen bedeutsamen Frage, ob die Eisenbahn durch wissentliche oder grob fahrlässige Auslieferung an einen nichtberechtigten Gepäckscheininhaber befreit würde, nicht sonderlich gefördert werden, da diese Frage für die Urkunden des § 808 auch wieder eine sehr bestrittene ist[53]. Meines Erachtens ist für den Gepäckschein aus allgemeinen Grundsätzen, insbesondere mit Rücksicht auf § 242 BGB., festzustellen, daß die Eisenbahn, wenn sie trotz Kenntnis von der Nichtberechtigung des Gepäckscheininhabers an diesen leistet, nicht befreit wird[54]. Diese Ansicht erscheint besonders mit Rücksicht darauf begründet, daß dem Aussteller der Legitimationsurkunde, hier der Eisenbahn, doch eben grundsätzlich ein Legitimationsprüfungsrecht zusteht. Dieses ist zum Schutze des berechtigten Leistungsempfängers geschaffen und würde durch die gegnerische Auffassung der Frage völlig illusorisch gemacht.

---

§ 11.

b) Die Bedeutung des Gepäckscheins für die Uebertragung der Rechte.

Wie wir im vorigen Paragraphen gesehen haben, soll nach dem Parteiwillen eine Uebertragung der Rechte aus dem Reisegepäckbeförderungsvertrag, insbesondere des Rechts auf Gepäckauslieferung, bestimmungsgemäß gar nicht stattfinden. Immerhin ist es von Interesse, und zwar von theoretischem sowohl wie praktischem, zu erfahren, welche Bedeutung der Gepäckschein für eine zwangsweise Uebertragung des gedachten Rechts im Wege der Pfändung hat. Der Gepäckschein ist in seiner Eigenschaft als Beweisurkunde ein u. A. über das Forderungsrecht auf Gepäckauslieferung ausgestellter Schuldschein. Mithin findet § 952 BGB. auf ihn Anwendung. Er ist, wie auch schon im vorigen Paragraphen

---

[53] vergl. einerseits Oertmann S. 1011 — andererseits Protokolle S. 563, Staudinger S. 1531, BGB. d. Reichsgerichtsräte S. 620.

[54] Ebenso Brunner S. 175; a. M. Gumprecht S. 31.

dargetan wurde, unselbständig und abhängig von dem eben genannten Forderungsrecht. Das Eigentum am Gepäckschein folgt der Forderung mit Rechtsnotwendigkeit nach (§ 952 Abs. 1 Satz 2 BGB.). Wäre er ein Wertpapier, könnte er als Sache gepfändet werden (vergl. Gaupp-Stein S. 598). So aber ist dies nicht angängig. Vielmehr erstreckt sich das an dem Forderungsrechte des Reisenden auf Gepäckauslieferung nach §§ 1273 flgde. BGB. erworbene Pfandrecht mit auf ihn.

Buchdruckerei Paul Schlesier, Dresden.